

서울특별시 마포구의회
제283회 임시회 (2026. 4. 22.)

서울특별시 마포구 순환열차버스 운영에 관한 조례
일부개정조례안

검 토 보 고 서



행정건설위원회

서울특별시 마포구 순환열차버스 운영에 관한 조례

일부개정조례안

검 토 보 고

행정건설위원회

전문위원 권 하 나

1. 제안경위

- 가. 의안번호: 26-40
- 나. 제안자: 권영숙 의원 외 11인
- 다. 제안일자: 2026년 4월 10일(금)
- 라. 위원회 회부일자: 2026년 4월 15일(수)

2. 제안사유

순환열차버스의 요금체계는 성인 5,500원(경로자 3,000원), 청소년 3,500원, 어린이 3,000원으로 다소 가격이 높고 복잡하여 이용객 불편을 야기하고 있음. 이에 순환열차버스의 복잡한 요금체계를 모든 이용자 1,000원으로 낮추고 단일화하여 이용편의를 높임으로써, 순환열차버스 이용률을 제고하고 관광 및 지역상권 활성화를 도모하고자 함.

3. 주요내용

- 가. 순환열차버스 이용요금을 1,000원으로 조정(성인 기본료 5,500원 등 대상별 차등 → 전 이용자 1,000원)(별표 1)

4. 참고사항

가. 관계법령

- (1) 「여객자동차 운수사업법」 제8조
- (2) 「관광진흥법」 제48조

나. 예산조치: 비용추계서 첨부

다. 입법예고: 2026. 4. 3.~ 4. 7.(제출된 의견 없음)

5. 검토보고

가. 개정안의 개요

- 본 개정조례안은 2026년 4월 10일 권영숙 의원이 대표 발의하여, 같은 해 4월 15일 우리 위원회에 회부된 안건임.
- 동 개정안은 순환열차버스 이용 활성화를 위해 요금을 인하하여 이용 접근성을 높이고 관광지 및 지역상권과 연계한 지역경제 활성화를 도모하려는 것임.

나. 주요 내용

- 별표1의 이용 요금표를 수정함.

현행					개정안		
[별표 1] 이용요금표 (제4조 관련) <small>(단위: 원)</small>					[별표 1] 이용요금표 (제4조 관련) <small>(단위: 원)</small>		
구분	성인		청소년	어린이	구분	이용요금	비고
	어른	경로자					
개인	5,500	3,000	3,500	3,000	1일권	1,000	

다. 마포 순환열차버스 현황 및 개정 필요성

(1) 마포순환열차버스 현황

- 마포순환열차버스는 관내 주요 관광지 및 상권을 연결하여 관광 및 지역 경제 활성화를 도모하기 위해 도입된 사업으로, 2025년 5월 정식 유료 운영을 개시함.

「마포순환열차버스」 운영 활성화 사업

□ 사업개요

- 사업기간: 2026. 1. ~ 12.
- 사업위치: 마포구 주요 관광지 및 11대 상권
- 사업내용: 마포순환열차버스 안정적 운영을 통한 운영 활성화 추진
- 운영계획
 - 운영주체: 마포구시설관리공단 * 마포구: 시설 구축 및 홍보마케팅 지원
 - 이 용 료: 1일권 기준 [성인(어른 5,500원, 경로자 3,000원), 청소년 3,500원, 어린이 3,000원]
 - 노선현황: (길이) 28.6km (운영시간) 목·일 10:00~19:20 *설·추석당일 휴무
(정류소) 18개 (소요시간) 120분 (배차간격) 40분 (운영횟수) 1일 4대, 총 12회

- 2025년¹⁾에는 총 28.6km 구간, 17개 정류소를 경유하여 약 120분 순환 노선으로 운영되었으며, 화요일부터 일요일까지 1일 3대, 총 12회 운행(배차간격 약 60분)되었음.

1) 제280회 제2차 정례회 「2025년도 주요업무 추진실적(교육체육국)」

< 2025년 추진실적 (2025.10.31. 현재) >

- 2025. 5. 1. : 정식 운행 실시(유료 탑승객 총 7,235명)
- 2025. 5. ~ : 홍보 마케팅 추진
 - 행사 홍보 부스 운영(7회) 및 탑승 할인권 배부(1,354매), 월별 탑승객 이벤트 진행, 지도앱(카카오맵, 구글맵) 및 외국 여행정보 사이트 운영 정보 등록
- 2025. 8. ~ 11. : 이용 편의를 위한 시스템 개선
 - 잔여좌석 안내 서비스, 티머니 결제 시스템 도입, 간편 결제 수단 추가
- 2025. 9. 18. : 이용료 면제 및 감면 대상 추가에 따른 조례 개정
- 2025. 9. ~ : 호텔(6개) 및 지역 상권(9개 상인회) 제휴 추진
- 2025. 10. 14. : 마포순환열차버스 운영 활성화 계획 보고회 개최

□ 향후 추진계획

- 2025. 11. ~ 12. : SNS 서포터스 구성 및 운영, 마포탐방 공모전 추진
- 2025. 11. ~ : 레드로드 주변 호텔 및 상점 제휴 추진
- 2025. 11. ~ : 추가 차량(휠체어 리프트 설치) 등록 및 운행

- 이후 2026년부터는 운영 효율성 제고를 위해 운행일을 목요일부터 일요일까지로 조정하고, 차량 1대 추가 등록을 통해 총 4대로 확대하여 배차간격을 약 40분으로 단축하는 한편, 정류소도 1개소 추가되어 총 18개소로 확대됨.
- 운영 활성화를 위해 홍보부스 운영, 할인권 배부, 탑승객 이벤트, 지도앱 및 해외 여행정보 사이트 등록 등 다양한 홍보·마케팅과 함께 잔여 좌석 안내, 티머니 결제 도입 등 이용 편의성 개선을 병행하였음.
- 또한 지역 상권 및 호텔과의 제휴 확대, 이용료 감면 대상 확대 등 다각적인 활성화 정책을 추진하였음.

〈 정식운영 개시(2025.5.1.) 후 월별 탑승자수 및 수입금 실적 〉

월	탑승자수	수입금 (원)	운행정보
2025.5.	1,469	6,753,250	화~일(6일)
2025.6.	1,506	6,824,194	화~일(6일)
2025.7.	801	3,604,750	화~일(6일)
2025.8.	1,024	4,533,975	화~일(6일)
2025.9.	1,052	4,469,750	화~일(6일)
2025.10.	1,383	5,676,200	화~일(6일)
2025.11.	1,537	6,013,525	화~일(6일)
2025.12.	510	2,185,750	화~일(6일)
2026.1.	327	1,399,675	목~일(4일)
2026.2.	596	2,461,247	목~일(4일)
2026.3.	648	2,659,000	목~일(4일)
계	10,853	46,581,316	260일

- 위 실적 현황을 보면 이용객은 일부 기간 증가하는 양상을 보이거나 전반적으로 변동성이 크고, 2025년 12월 이후에는 감소하는 추세를 보이고 있음.

- 특히 2026년에는 운행일 축소(주 6일 → 주 4일)의 영향이 일부 반영된 측면이 있으나, 이용 규모 자체가 크지 않은 수준에 머물러 안정적인 수요 기반이 형성되었다고 보기는 어려운 것으로 판단됨.
- 이와 같이 다양한 활성화 노력이 지속되고 있음에도 이용률이 낮은 상황을 고려할 때, 사업의 구조적 한계 및 운영 방식 전반에 대한 종합적인 검토가 필요한 것으로 보임.

(2) 요금체계 개편의 필요성

- 현행 요금체계는 1일권 중심(성인 5,500원)으로 구성되어 단거리 이용이나 생활형 이용 수요에는 적합하지 않은 측면이 있으며, 대중교통 대비 상대적으로 높은 수준으로 이용 확대에 한계가 있는 것으로 보임.
- 이에 따라 요금 인하를 통한 이용 접근성 개선 필요성은 인정되는 측면이 있음.
- 다만 기존에는 해당 요금이 타 시티투어버스 대비 경쟁력 있는 수준이라는 입장이 제시된 바 있음²⁾에도, 금번 개정안에서는 요금을 1,000원으로 대폭 인하하는 것으로 정책 방향이 변경된 점을 고려할 때 요금 산정의 근거 및 정책 일관성에 대한 검토가 필요함.
- 또한 정류장 상당수가 지하철 및 시내버스로 접근 가능한 구간에 위치하고 있어 기존 대중교통과의 기능 중복 문제가 제기되고 있음.

2) 마포타임즈(2025.9.22.) ‘빛좋은 개살구’ 논란에...마포구 ‘순환열차버스 논란, 사실과 다르다’
 마포구가 순환열차버스 운영 실효성 논란에 대해 해명에 나섰다.~(중략)~요금 논란에 대해서도 반박했다. 마포구는 “전국 28개 순환형 시티투어버스의 평균 요금(6,364원)보다 저렴하며, 하루 동안 모든 노선을 무제한으로 이용할 수 있는 종일권 형태로 운영 중”이라고 밝혔다. 또한 같은 노선을 대중교통으로 환승할 경우 발생할 수 있는 비용(14,300원)과 비교해도 경쟁력이 있다고 주장했다.

- 일부 관광지 및 골목상권에 대해 대중교통 사각지대 보완 기능이 일부 인정³⁾되나, 전체 노선 기준으로는 대체성이 충분히 확보되었다고 보기에는 한계가 있음.
- 특히 ‘기후동행카드’ 도입으로 기존 대중교통을 추가 비용 없이 이용할 수 있는 상황에서 별도의 요금을 지불하고 순환열차버스를 이용할 유인은 제한적일 수 있음.
- 아울러 개정안의 1일권 1,000원 요금은 서울시 마을버스 요금(성인 1,200원⁴⁾) 보다 낮은 수준으로, 생활 필수 교통수단보다 저렴한 요금체계 적용이 공공교통 체계 내 형평성 측면에서 적정한지에 대한 검토가 필요함.
- 이러한 점을 종합할 때 이용률 저조의 원인은 요금뿐만 아니라 노선 구조, 대중교통과의 중복, 운영 방식 등 구조적 요인이 복합적으로 작용하고 있는 것으로 보이며, 단순한 요금 인하만으로 이용 활성화 효과를 기대하기에는 한계가 있을 것으로 판단됨.

3) 난지캠핑장, 반려동물캠핑장 등을 연결해 운영하고 있고, 마포용강맛길, 망원 월드컵시장(망리단길), 연남동 끼리끼리길 등 골목상권의 경우 지하철역과는 거리가 있어 대중교통의 사각지대 문제를 해소하는 차별성을 가지고 있다 하더라도 상당수 정류장이 지하철 및 시내버스로 접근 가능한 구간에 위치하고 있음.

4) 서울특별시 마을버스 요금(출처:서울특별시 물가정보)

마을버스 

구분	교통카드	현금
일반	1,200원	1,200원
청소년	600원	600원
어린이	400원	400원

(3) 요금 인하에 따른 효과 분석

- 비용추계서에 따르면 요금을 5,500원에서 1,000원으로 인하할 경우 가격탄력성을 적용하여 연간 이용객은 약 13,023명 수준으로 증가할 것으로 전망됨(붙임1, 비용추계서 12쪽).
- 또한 신규 이용객 증가를 전제로 1인당 평균 국내여행 지출액을 적용하여 연간 약 3억 6천만 원 수준의 지역상권 소비 창출 효과가 산정된 것으로 제시됨(붙임1, 비용추계서 11쪽).
- 다만 이러한 수요 증가 및 경제효과는 가격탄력성 및 관광객 평균 지출액 등의 가정에 기반한 추정치로, 실제 이용 패턴 및 운영 여건에 따라 달라질 수 있는 한계가 있는 것으로 보임.

(4) 재정 영향 및 운영 지속가능성

- 요금 인하에 따라 세외수입 감소가 예상되며, 운영비 대비 수입 구조를 고려할 때 재정적 지원은 지속될 것으로 보임.
- 공공교통 및 관광정책 사업의 성격을 고려할 때 일정 수준의 재정 투입은 불가피하나, **재정 부담의 지속가능성에 대한 검토가 필요함.**
- 특히 관광지 순환버스 사업은 타 지자체에서도 유사한 한계가 나타난 바 있으며, 제주도의 경우 이용률 저조로 지속적인 적자가 발생하여 결국 재정 지원 중단 및 운영 중단으로 이어진 사례⁵⁾가 있음.

5) ① 한라일보(2023.5.17.): '파산위기' 관광지 순환버스 '제주도는 책임없나'

② 한라일보(2023.6.29.): '78억 적자' 관광지 순환버스 결국 재정 지원중단

제주도의 관광지 순환버스는 관광지 간 연결을 목적으로 도입되었으나, 1대당 하루 평균 탑승객이 3.8명 수준에 그치는 등 이용률 저조로 지속적인 적자가 발생하였고, 결국 준공영제 지원 대상에서 제외되면서 운영 중단 및 민간 사업자의 경영 위기로 이어진 사례가 있음. 이는 관광형 순환버스 사업이 선택적 이용 수요에 의존하는 구조를 가질 경우, 일정 수준 이상의 이용 수요를 확보하지 못하면 재정 지원에

- 이는 관광형 순환버스 사업이 일정 수준 이상의 수요 확보가 이루어지지 않으면 재정 지원 의존도가 높아지고, 장기적으로 사업 지속가능성이 저하될 수 있음을 시사하는 사례로 볼 수 있음.
- 한편 타 지자체 사례를 보면 운영 성과 및 재정 여건 등을 고려하여 요금 수준을 조정하는 사례가 있으며, 서울시 또한 시티투어버스 요금을 단계적으로 인상하여 가격 현실화를 추진한 바 있는 점⁶⁾을 고려할 때, 본 사업에 대해서도 중장기적인 요금 정책 방향에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

라. 종합 검토 의견

- 본 조례 개정안은 이용 활성화를 위한 요금 인하 정책으로서 그 취지는 인정됨.
- 다만 동일한 1일권 서비스를 유지하면서 요금을 1,000원으로 대폭 인하는 것은 요금 수준의 적정성 측면에서 신중한 검토가 필요함.
- 특히 이용률 저조의 주요 원인이 요금이 아닌 운영 구조에 있는 점을 고려할 때 요금 인하만으로 이용 활성화 효과를 기대하기에는 한계가 있음.
- 또한 대중교통 여건이 우수한 서울 도심의 특성과 교통정책 환경을 고려할 때 수요 창출에는 구조적 제약이 존재할 가능성이 있음.
- 아울러 요금 인하에 따른 재정 부담 증가와 적자 구조의 지속가능성을 고려할 때 사업의 지속가능성 확보 방안에 대한 검토가 필요함.

의존하게 되고, 장기적으로 사업 지속가능성이 저하될 수 있음을 보여주는 사례로 볼 수 있음.

6) 이데일리(2024.8.15.): [단독]서울시, 시티투어버스 가격 50% 올린다…“요금 현실화”

서울시가 버스를 타고 핵심 관광지를 순환하는 서울시티투어버스의 가격을 50% 인상한다. 해외 주요 도시에 비해 낮은 수준의 가격을 현실화하는 게 목적이며 2년에 걸쳐 단계적으로 올리면서 부담을 최소화한다는 방침이다.

- 따라서 본 개정안은 단기적인 이용 활성화 정책으로서의 필요성은 인정되나, 요금 수준의 적정성, 정책 효과 및 재정적 지속가능성을 종합적으로 고려할 때 보다 신중한 검토가 필요하며,
- 향후 운영 성과를 기반으로 요금 조정, 노선 개편, 운영 방식 개선 등 단계적 정책 전환과 함께 중장기적인 요금 정책 및 자원 확보 방안에 대한 종합적인 검토가 병행될 필요가 있을 것으로 판단됨.

서울특별시 마포구 순환열차버스 운영에 관한 조례 비용추계서

I. 비용추계 요약

1. 비용발생 요인 및 관련조문

- 비용발생 요인: 제9조(위탁운영) - 마포시설공단에 대한 열차버스 운영 위탁 비용(공단전출금)
- 수입발생 요인: 제4조(이용료 징수) - 별표 1 이용요금 개편으로 인한 세외수입 변동
- ※ 이용요금 인하(5,500원 → 1,000원)로 인해 1건당 수입은 감소하나, 탑승수요 증가로 총 수입금은 유지됨

2. 비용추계의 전제

- 비용추계기간: 2026년 4월 ~ 2031년 3월 (5개년)
- 가격기준: 2026년 4월 조례 시행 시점 기준
- 주요 가정
 - ① 운행 일수: 연간 208일 (주 4일, 목~일 운행, 1일 12회)
 - ② 수요 가정: 요금 인하에 따른 유도수요 50% 증가 (일평균 41.74명 → 62.61명)
 - 탑승수요 증가율 = 요금인하율(81.8%) × 가격탄력성(-0.61) = 약 50%
 - 가격탄력성: 시내버스(-0.314~-0.46)와 관광교통(-0.92)의 보수적 중간값 -0.61 적용
 - ③ 세입 증가율: 2차년도부터 연 3% 점증 반영
 - ④ 세출 증가율: 2차년도부터 물가상승률 연 3% 반영
 - ⑤ 위탁운영비(세출): 2026년 공단전출금 496,068천원 기준

3. 비용추계의 결과

(단위: 천원)

연도 구분		1차년도	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	합계
세입	○ 수입금	13,023	13,414	13,816	14,231	14,658	69,142
	○ 소계(a)	13,023	13,414	13,816	14,231	14,658	69,142
세출	○ 구비	496,068	510,950	526,279	542,067	558,329	2,633,693
	○ 소계(b)	496,068	510,950	526,279	542,067	558,329	2,633,693
□ 총 비용(b-a)		483,045	497,536	512,463	527,836	543,671	2,564,551

4. 재원조달 방안

(단위: 천원)

연도 구분		1차년도 (2026년)	2차년도	3차년도	4차년도	5차년도	합계
의존 재원	소계	483,045	497,536	512,463	527,836	543,671	2,564,551
	구비	483,045	497,536	512,463	527,836	543,671	2,564,551
	지방교부세	-	-	-	-	-	-
자체 수입	소계	13,023	13,414	13,816	14,231	14,658	69,142
	지방세수입	-	-	-	-	-	-
	세외수입 (이용료)	13,023	13,414	13,816	14,231	14,658	69,142
합계		496,068	510,950	526,279	542,067	558,329	2,633,693

5. 덧붙이는 의견

- ① 본 비용추계의 세입 및 세출은 향후 운영 실적, 운영 방식 변경 등 사업내역에 따라 변경될 수 있음
- ② 세외수입은 요금 인하(5,500원→1,000원)로 인해 2026년 기준 목표액(60,000천원) 대비 약 78% 감소(△46,977천원)가 예상되나, 이용자 증가에 따른 지역상권 소비 창출 효과(연간 약 363백만원, 신규 탑승객 4,341명 × 1일 평균 국내여행 지출액 83,677원)가 이를 약 7.7배 상회하므로, 정책적 투자로서의 타당성이 인정됨
- ③ 탑승수요 증가 전망은 가격탄력성 이론에 근거한 추정치이며, 실제 수요는 홍보·계절·운영 환경 등의 변수에 따라 달라질 수 있음
- ④ 세출의 위탁운영비는 마포시설공단과의 협약에 따라 조정될 수 있음

6. 작성자

작성자 이름	관광경제국 관광정책과 주하나
연 락 처	02-3153-8660

II. 비용추계의 상세내역

1. 이용객 수 추정 근거

항목	내용
현행 일평균 이용객	41.74명 (2025.5.~2026.3., 총 운행일수 260일 기준) = 10,853명/260일
요금 인하율	81.8% (5,500원 → 1,000원)
가격탄력성 적용	-0.61 (시내버스 -0.314~-0.46, 관광교통 -0.92의 보수적 중간값)
수요 증가율(기본)	50% (= 81.8% × 0.61)
변경 후 일평균 이용객	62.61명 (41.74명 × 1.5)
연간 운행일수	208일 (주 4일 × 52주, 목~일 운행)
연간 이용객(1차년도)	13,023명 (62.61명 × 208일)
1일 유효좌석수	168석 (15석×3대 + 11석×1대 = 56석 × 1일 3회전)
좌석 점유율 전망	현재 24.8% → 조례 개정 후 37.2% 예상

※ 수요 시나리오 비교

시나리오	수요 증가율	일평균 탑승객	연간 탑승객
보수적	+25.5%	52.4명 (+10.66명)	10,899명 (+2,217명)
중립(기본)	+50%	62.61명 (+20.87명)	13,023명 (+4,341명)
낙관적	+64.1%	68.5명 (+28.2명)	14,253명 (+5,869명)

2. 세입·세출 산출 근거

구분	산출 근거
세입 (이용료 수입)	• 1차년도: 62.61명 × 208일 × 1,000원 = 13,023천원 • 2차년도부터 연간 이용료 세입 증가율 3% 점증 반영
세출 (운영비용)	• 1차년도: 마포시설공단 전출금 496,068천원 기준 • 2차년도부터 연간 물가상승률 3% 반영 점증

3. 인용자료

- ① 가격탄력성 - 서울대학교 환경대학원 「대도시의 대중교통수요 영향요인 분석」 (2019): 시내버스 - 0.314, 통합모형 - 0.460
- ② 관광교통 탄력성 - Peng et al.(2014), Journal of Travel Research: 국제관광 교통서비스 평균 - 0.920
- ③ 국내여행 1일 평균 지출액 - 문화체육관광부, 2025년 국민여행조사 4분기 잠정치: 83,677원

(산출: 국내여행 총지출액 39,540십억원 ÷ 국내여행 총일수 472,537천일)

4. 정식운영 개시(2025.5.1.) 후 월별 탑승자수 및 수입금 실적

월	탑승자수	수입금 (원)	운영정보
2025.5.	1,469	6,753,250	화~일(6일)
2025.6.	1,506	6,824,194	화~일(6일)
2025.7.	801	3,604,750	화~일(6일)
2025.8.	1,024	4,533,975	화~일(6일)
2025.9.	1,052	4,469,750	화~일(6일)
2025.10.	1,383	5,676,200	화~일(6일)
2025.11.	1,537	6,013,525	화~일(6일)
2025.12.	510	2,185,750	화~일(6일)
2026.1.	327	1,399,675	목~일(4일)
2026.2.	596	2,461,247	목~일(4일)
2026.3.	648	2,659,000	목~일(4일)
계	10,853	46,581,316	260일

□ 「**여객자동차 운수사업법**」

제8조(운임·요금의 신고 등) ① 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요율의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.>

② 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허나 등록을 받은 자로서 대통령령으로 정하는 자는 제1항에도 불구하고 운임이나 요금을 정하려는 때에는 시·도지사에게 신고하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다.

③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항 또는 제2항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 국토교통부령으로 정하는 기간 내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다. <신설 2017. 3. 21.>

④ 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제3항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원 처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다. <신설 2017. 3. 21.>

⑤ 제1항의 운임·요금의 기준과 요율의 결정에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. <개정 2013. 3. 23., 2017. 3. 21.>

⑥ 노선 여객자동차운송사업자는 여객이 동반하는 6세 미만인 어린이 1명은 운임이나 요금을 받지 아니하고 운송하여야 한다. 다만, 어린이의 좌석을 따로 배정받기를 원하는 경우에는 운임이나 요금을 받고 운송할 수 있다. <개정 2017. 3. 21.>

□ 「관광진흥법」

제48조(관광 홍보 및 관광자원 개발) ① 문화체육관광부장관 또는 시·도지사는 국제 관광의 촉진과 국민 관광의 건전한 발전을 위하여 국내외 관광 홍보 활동을 조정하거나 관광 선전물을 심사하거나 그 밖에 필요한 사항을 지원할 수 있다. <개정 2008. 2. 29.>

② 문화체육관광부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따라 관광홍보를 원활히 추진하기 위하여 필요하면 문화체육관광부령으로 정하는 바에 따라 관광사업자들에게 해외관광시장에 대한 정기적인 조사, 관광 홍보물의 제작, 관광안내소의 운영 등에 필요한 사항을 권고하거나 지도할 수 있다. <개정 2008. 2. 29.>

③ 지방자치단체의 장, 관광사업자 또는 제54조제1항이나 제2항에 따라 관광지·관광단지의 조성계획승인을 받은 자는 관광지·관광단지·관광특구·관광시설 등 관광자원을 안내하거나 홍보하는 내용의 옥외광고물(屋外廣告物)을 「옥외광고물 등의 관리와 옥외광고산업 진흥에 관한 법률」의 규정에도 불구하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 설치할 수 있다. <개정 2016. 1. 6., 2024. 10. 22.>

④ 문화체육관광부장관과 지방자치단체의 장은 관광객의 유치, 관광복지의 증진 및 관광 진흥을 위하여 대통령령 또는 조례로 정하는 바에 따라 다음 각 호의 사업을 추진할 수 있다. <개정 2008. 2. 29., 2016. 2. 3., 2023. 6. 20., 2025. 4. 8.>

1. 문화, 체육, 레저 및 산업시설 등의 관광자원화사업
2. 해양관광의 개발사업 및 자연생태의 관광자원화사업
3. 관광상품의 개발에 관한 사업
4. 국민의 관광복지 증진에 관한 사업
- 4의2. 무장애 관광 환경 조성에 관한 사업
5. 유희자원을 활용한 관광자원화사업
6. 주민 주도의 지역관광 활성화 사업